Dziennik Urzędowy

MINISTERSTWA KOLEI ŻELAZNYCH

WARSZAWA № 2. d. 1 lutego 1924 r.

5.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych z dn. 31/XII 1923 r. № I. 19144/2/23 do wszystkich Dyrekcji Kolei Państwowych, Dyrekcji Budowy Kolei Państwowych w Warszawie oraz do Centralnego Biura Zakupów w sprawie wykonania rozporządzenia o uposażeniu pracowników dziennie płatnych, z dnia 14/XII 1923 r.

Celem wprowadzenia w życie rozporządzeń Ministerstwa Kolei Żelaznych z dnia 14 grudnia 1923 r. o uposażeniu nieetatowych pracowników kolejowych stałych dziennie płatnych (Dz. U. R. P. № 137 poz. 1142/1143), poleca się Dyrekcjom, aby niezwłocznie przystąpiły do obliczenia wynagro-

dzenia według zasad powyższych rozporządzeń, w szczególności zaś do ustalenia poszczególnym pracownikom należnej kategorji i szczebla płacy.

Postanowienia niniejsze odnoszą się do wszystkich nieetatowych pracowników kolejowych, stałych, dziennie płatnych, tak do tych, którzy objęci są art. 102 ustawy z dnia 9 października 1923 r. (Dz. U. R. P. № 116/23), jak i też do tych, którzy podpadają pod postanowienia art. 103 i 116 wyżej wspomnianej ustawy, o ile w niżej podanych przepisach nie jest wyraźnie zastrzeżone, że odnośne postanowienia należy stosować tylko do jednej z wyżej wymienionych grup pracowników.

Co do wykonania wspomnianych na wstępie rozporządzeń z 14/XII 1923 r., podaje się następujące:

I. Wyjaśnienia, względnie uzupełnienia do poszczególnych paragrafów:

Do § 1.

A. W odniesieniu do pracowników, dla których wydane są rozporządzenia co do uposażenia na podstawie art. 103 i 116 ustawy uposażeniowej z dnia 9/X 1923 r.

(1) Nieetatowi pracownicy kolejowi dzielą się na następujące grupy:
a) na stałych pracowników dziennie płatnych,
b) na próbnych pracowników dziennie płatnych (niestałych),
c) na czasowych czyli przejściowych pracowników, opłaconych według cen rynkowych.

(2) Przyjęcie pracownika w charakterze próbnym, dziennie płatnym, winno mieć miejsce z reguły w tych wypadkach, gdy chodzi o zatrudnienie pracownika przy pracy stałej, trwającej bez przerwy w ciągu całego roku, lub też gdy chodzi o przyjęcie na praktykę w charakterze kandydata na stanowisko etatowe.

Uposażenie tych pracowników może być wypośrodkowane według zasad rozporządzeń, powołanych na wstępie niniejszego paragrafu.

(3) Okres próbnej pracy dla pracowników wymienionych pod 1 b) ma z reguły wynosić jeden rok. Po upływie tego terminu pracownik próbny przechodzi do grupy nieetatowych, stałych dziennie płatnych, pracowników, co następuje na mocy zawiadomienia tej władzy kolejowej, która kompetentna jest do przyjęcia pracownika próbnego, dziennie płatnego.

Okres próbnej pracy może uledz przedłużeniu, jeżeli ilostan nieetatowych pracowników, stałych dziennie płatnych, przewidziany w etacie osobowym preliminarza budżetowego, jest zapełniony.

(4) Przyjęcie pracownika w charakterze czasowym, czyli przejściowym, winno mieć miejsce z reguły w tych wypadkach, gdy chodzi o zatrudnienie danego pracownika przy robotach przejściowych, naprzykład przy nadzwyczajnych robotach związanych z utrzymaniem toru, z powodu czasowego zwiększenia partji robotników w służbie utrzymania toru i t. p.

Pracowników czasowych wolno przenieść do grupy pracowników próbnych, jeżeli przeznaczeni zostaną do pracy stałej, trwającej bez przerwy w ciągu całego roku. O ile przeniesienie to nastąpiło bez przerywania ciągłości pracy, wolno pracownikom czasowym, przeniesionym do pracy stałej, zaliczyć czas spędzony w charakterze pracowników czasowych, do jednorocznego czasu próbnej służby celem uzyskania prawa przejścia do

kategorji pracowników stałych, dziennie płatnych (poz. 3 niniejszego paragrafu).

Czasowych pracowników dziennie płatnych należy wynagradzać według cen rynkowych w myśl rozporządzenia Ministerstwa Kolei Żelaznych z dnia 1 kwietnia 1923 r. L. I. 2630/2/23 i z dnia 9 czerwca 1923 r. L. I. 7735/2/23.

(5) Pracownikom, przyjętym w charakterze niestałym (próbnym i czasowym) należy przy przyjęciu oświadczyć, że zatrudnienie ich na kolejach państwowych następuje w stosunku niestałym i że mogą być każdego czasu ze służby kolejowej zwolnieni bez podania powodów. Przyjęcie do wiadomości powyższego oświadczenia winni pracownicy potwierdzić własnoręcznym podpisem.

Odnośnie do terminów wypowiedzenia obowiązują ogólno państwowe przepisy o ochronie pracy, stosowane dotychczas w poszczególnych był. zaborach.

(6) Z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia tracą moc obowiązującą wszystkie zarządzenia, wydane w przedmiocie ustalenia pojęcia pracownika nieetatowego, z wyjątkiem postanowień odnoszących się do pracowników kontraktowych i kandydatów o wykształceniu wyższem i średniem.

W mocy pozostaje jednak rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 kwietnia 1923 r. w sprawie ustalenia stałych kategorji pracowników przy określaniu norm zasiłków dla rodzin osób powołanych na ćwiczenia wojskowe (Dz. U. R. P. № 40/23 poz. 276). To ostatnie rozporządzenie obowiązuje jedynie tylko w odniesieniu do wypłaty wspomnianych zasiłków.

B. W odniesieniu do pracowników, objętych art. 102 ustawy z dnia 9/X 1923 r. o uposażeniu funkcj. państw. i wojska (Dz. U. R. P. № 116/23).

(1) Pracowników tych należy aż do wygaśnięcia tej kategorji prowadzić w dokładnej ewidencji. W dokumentach osobistych i arkuszach likwidacyjnych należy u tych pracowników zaznaczyć, że pobierają uposażenie według art. 102 ustawy uposażeniowej z dnia 9/X 1923 r.

(2) Z pośród pracowników kolejowych, którzy pełnili w dniu 1 lipca 1920 r. służbę w wojsku polskiem, podpadają pod postanowienia art. 102 wyżej powołanej ustawy tylko ci, którzy po opuszczeniu wojska wstąpili do służby kolejowej najpóźniej w 14 dniach po dacie zwolnienia ze służby wojskowej.

W wyjątkowych wypadkach Dyrekcje kolei państwowych mogą uwzględniać także osoby, które wróciły do służby kolejowej w późniejszym terminie, o ile zaszły okoliczności, które uniemożliwiały im wcześniejszy powrót.

Przejście pracownika do służby kolejowej nastąpić winno jednak bezpośrednio ze służby wojskowej.

Do § 4.

Do pozycji 2 ustęp 2.

(1) Przy zastosowaniu współczynnika $^5/_6$, w 6 dniowym okresie roboczym czas pracy normalnej może w 2 dniach tego okresu uledz przedłużeniu z 9 na 10 godzin, tak, że suma czasu pracy z 6-dniowego okresu roboczego wynosić będzie $(4 \cdot 9) + (2 \cdot 10) = 56$ godzin.

(2) Celem ułatwienia obliczenia płacy, Dyrekcje kolei państwowych winne zaopatrzyć poszczególne jednostki administracyjne w tabele według wzoru D i E.

Do § 5.

A. W odniesieniu do pracowników, dla których wydane jest rozporządzenie o uposażeniu na podstawie art. 103 ustawy uposażeniowej.

(1) Dodatek ekonomiczny winien być obliczony na podstawie dat zebranych przez władzę (urząd), asygnującą uposażenie przy sposobności wymierzania dodatku drożyźnianego po myśli ustawy z dnia 13 lipca 1920 r. o uposażeniu pracowników kolejowych (Dz. U. R. P. № 65 poz. 430).

(2) Do dzieci własnych należą:

a) dzieci ślubne,
b) dzieci uprawnione, czyli legitymowane przez późniejsze zawarcie małżeństwa.

Nie uwzględnia się natomiast:

c) dzieci adoptowanych (przysposobionych) jako nie własnych,
d) dzieci nieślubnych (nielegitymowanych), choćby były uznane za własne,
e) nieślubnych dzieci żony funkcjonarjusza.

(3) Ułomność fizyczna i umysłowa, względnie nieuleczalna choroba, musi być stwierdzona świadectwem lekarza lub zakładu leczniczego, określającem ściśle daną ułomność względnie nieuleczalność choroby.

Przy innych chorobach przewlekłych, co do których nieuleczalność może być wątpliwa, a choroba pozbawia dziecko lub pasierba możności zarobkowania, należy przyznać dodatek ekonomiczny, jeżeli lekarz stwierdzi, że choroba, uniemożliwiająca zarobkowanie, trwać będzie conajmniej 1 rok.

Po upływie każdego roku należy w takich wypadkach uzyskać ponowne stwierdzenie lekarskie.

(4) Jeżeli mąż i żona są pracownikami instytucji państw., należy dzieci uwzględniać tylko przy poborach męża. Wyjątek stanowią dzieci, które są przy matce, funkcjonarjuszce państwowej, separowanej sądownie. W tym wyjątkowym wypadku dodatek ekonomiczny należy wypłacać przy poborach matki.

(5) Dzieci kobiety-pracowniczki kolejowej uwzględnia się tylko w tym wypadku, jeżeli kobieta udowodni, że mąż jest zupełnie niezdolny do zarobkowania i nie może wskutek tego czynić zadość ciążącemu na nim obowiązkowi utrzymania rodziny.

Do § 8.

(1) Przy każdem zaliczeniu pracownika niestałego w stan pracowników stałych dziennie płatnych lub zaliczenia stałego pracownika do innej kategorji płac, właściwa władza (urząd) ustala początkową datę (początkowy termin posunięć), od której liczyć się winny w danej kategorji płac czasokresy posunięć do wyższych szczebli.

(2) Czas służby kolejowej, spędzony przez pracownika niestałego w charakterze próbnym (do § 1 poz. 3 i 4), wlicza się pracownikowi przy pierwszem ustalaniu szczebla z chwilą zaliczenia w poczet pracowników

stałych dziennie płatnych. Z czasu służby kolejowej, spędzonej w charakterze pracownika czasowego, zaliczyć wolno do terminów posunięć najwyżej 1 rok. Co do zaokrąglenia tego czasu służby na pełne półrocza, nie wychodząc przy tem poza 1 rok, obowiązują analogiczne postanowienia § 7 poz. 3.

Czas służby wojskowej podczas stanu mobilizacji i wojny wlicza się do czasokresów posunięć tylko wówczas, jeżeli pracownik odbył poprzednio powszechną powinność wojskową, w przeciwnym razie odtrąca się taki okres, jaki wypada w danym czasie na powszechną powinność wojskową.

Do § 13.

Przez powołane w tym paragrafie przepisy należy rozumieć rozporządzenie Ministerstwa Kolei Żelaznych o stosowaniu na kolejach żelaznych ustawy o czasie pracy w przemyśle i handlu z dnia 18 grudnia 1919 r. (Dz. Urz. M. K. Ż. № 7 z dnia 4 czerwca 1920 r.).

Do § 14.

(1) Wynagrodzenie za godziny nadliczbowe według zasad §§ 14 i 15 rozporządzeń z 14 grudnia 1923 r. o uposażeniu nieetatowych pracowników kolejowych, stałych dziennie płatnych, otrzymać mają również ci pracownicy kolejowi, którzy na podstawie dotychczasowych przepisów posiadają uprawnienia pracowników etatowych, a pełnią w dniu wejścia w życie wyżej wspomnianych rozporządzeń służbę na stanowiskach niesystemizowanych dla etatowych pracowników np. rzemieślnicy w warsztatach kolejowych (art. 104, ustęp ostatni, ustawy uposażeniowej z dnia 9/X 1923 r. — Dz. U. R. P. № 116).

Do wynagrodzenia za godziny nadliczbowe przyjmuje się u tych pracowników stawkę dzienną tej kategorji i szczebla płacy, który odpowiada grupie i szczeblowi przyznanemu pracownikowi według wyżej wspomnianej ustawy. Co do zastosowania tabeli płac „A” względnie „B” obowiązują analogicznie postanowienia § 4 rozporządzenia z dnia 14/XII 1923 r.

Do § 15.

(1) Celem kontroli czasu pracy pracowników dziennie płatnych, oraz stwierdzenia ilości godzin pracy, wychodzących poza ustalone normy pracy, dla ustalenia wynagrodzenia za godziny nadliczbowe, winne prowadzić poszczególne jednostki administracyjne wykazy pracy według wzoru F.

Wykaz ten winien obejmować ten sam okres czasu, który miarodajny jest przy zamknięciu listy płacy (§ 18).

Wspomniany wykaz, który służyć winien również za podstawę do obliczenia zwykłego uposażenia, należy załączyć do listy płacy.

(2) Od prowadzenia wykazów według wzoru E zwolnione są tylko te miejsca pracy, przy których zapiski co do robocizny, uwzględniające zasady § 15, odbywają się na podstawie innych przepisów.

(3) Przy zajęciach poza własną siedzibą służbową, o ile zajęcia te nie odbywają się pod bezpośrednim nadzorem własnego przełożonego, pracownik winien po powrocie do właściwego miejsca pracy przedłożyć zaświadczenie, wystawione przez zawiadowcę stacji, zawiadowcę parowozowni i t. p., gdzie pracownik był zajęty, o przebiegu pracy poza własną siedzibą służbową. Z zaświadczenia wynikać winne wszystkie dane, przewidziane we wzorze F.

(4) Za nocną służbę uważa się czas pomiędzy godziną 21 a 5 za służbę świąteczną czas służby w dane święto lub niedzielę pomiędzy godziną 6 i 22.

Wynagrodzeniu z tytułu nocnej służby, oraz z tytułu świątecznej służby, podlegają tylko te godziny nadliczbowe, które faktycznie przypadają na noc, lub na niedzielę i święto.

Gdy naprzykład pracownik nieturnusowy przy współczynniku 1 (tabela płac A) zaczyna pracę o godzinie 16 i kończy ją o 2, wówczas podlegają wynagrodzeniu z tytułu nocnej służby ostatnie 2 godziny, jako przypadające na porę nocną. Inaczej, jeżeli pracownik przy tym samym współczynniku pracy zaczyna pracę o godzinie 20 i kończy ją o godzinie 6 wówczas podlegają wynagrodzeniu za godziny nadliczbowe z tytułu nocnej służby — 1 godzina (od 4—5), z tytułu zaś dziennej służby — 1 godzina (od 5 do 6).

(5) Przy pracy kolejkowej (turnusowej), oraz przy zastosowaniu mniej wartościowych współczynników (5/6, 2/3, 1/2, 1/3) — § 15 poz. 3, 4 i 5 — godziny nadliczbowe oblicza się z całego tygodnia bez względu na to, czy służba pełniona była w porze nocnej, lub w niedzielę i święta.

(6) Do wypośrodkowania wynagrodzenia za godziny nadliczbowe przyjmuje się tę tabelę płacy, według której pracownik otrzymuje swoje zasadnicze uposażenie.

Do § 17.

Zwrot kosztów przesiedlenia przyznaje właściwa Dyrekcja.

Do § 20.

(1) W razie braku daty, od której przyznano dotychczasowy stopień płacy, rozstrzyga przy ustalaniu szczebla dzień, od którego pracownik zaczął pobierać uposażenie przywiązane do ostatnio posiadanego stopnia płacy.

Czas służby w ostatnio posiadanym stopniu płacy zaliczyć wolno w pełnej wartości najdalej wstecz od dnia 1 lipca 1920 r., t. j. od dnia wejścia w życie ustawy z dnia 13 lipca 1920 r. o uposażeniu pracowników kolejowych (Dz. U. R. P. № 65 poz. 430).

(2) Dyrekcje kolei państwowych mogą upoważnić poszczególne miejsca służbowe, likwidujące pobory pracowników dziennie płatnych, do zaliczenia pracownikom stałym dziennie płatnym do terminów posunięć czasu nieprzerwanej służby kolejowej w rozmiarze ustalonym w § 20, o ile istnieją dostateczne dowody służbowe stwierdzające niezbicie tę służbę.

Jako termin przejścia do służby polskiej uważa się datę rozpoczęcia służby na kolejach państwowych polskich, jednak nie wcześniej jak od 1 listopada 1918 r.

(3) Odnośnie do zaliczenia służby kolejowej, co do której brak jest dowodów służbowych, lub w razie przerwania ciągłości służby kolejowej, oraz co do zaliczenia niekolejowej służby państwowej lub samorządowej, służby wojskowej i pracy zawodowej, poszczególni pracownicy winni ubiegać się o zaliczenie tej służby względnie pracy zawodowej w drodze służbowej za przedłożeniem odnośnych dokumentów. Wnioski rozpatruje Dyrekcja, której decyzja w tych sprawach jest ostateczna.

Czas służby wojskowej zaliczyć wolno tylko w tych przypadkach, jeżeli służby tej nie należy uważać jako powszechną powinność wojskową.

(4) Do §§ 7, 8, 20 i 21 podane są przykłady na załącznikach G i H.

Do § 23.

Dodatek wyrównawczy przewidziany w tym paragrafie należy obliczać w analogiczny sposób, jak to przewidziano dla pracowników etatowych w rozporządzeniu Ministerstwa Kolei Żelaznych z dnia 13 grudnia 1923 r. L. I. 18441/2/23 do art. 118 ustawy z dnia 9/X 1923 r., przyjmując z jednej strony normalne uposażenie pracownika samotnego przysługujące według ustawy z 13 lipca 1920 r. w dniu 1 października 1923 r. bez potrącenia poborów, przypadających na ewentualnie opuszczone dni pracy, z drugiej strony zaś uposażenie, przysługujące w dniu 1 października 1923 r. według niniejszego rozporządzenia, obliczone przy zastosowaniu tabeli A — za 25 dni pracy, przy zastosowaniu zaś tabeli B — za 30 dni pracy, przy mnożnej 11.600.

Do § 24.

Z dniem 1 października 1923 r. traci moc obowiązującą art. 27 rozporządzenia o stosowaniu na kolejach żelaznych ustawy o czasie pracy w przemyśle i handlu z dnia 18/XII 1919 r. (Dz. Urz. M. K. Ż. № 7/20 z dnia 4/VI 1920 r.).

Do § 25.

Jako dotychczasowe przepisy uważać należy rozporządzenie Ministerstwa Kolei Żelaznych z dnia 10 lutego 1921 r. L. Dz. A. 1779, 1780, 1781/20, wraz z wydanemi do tego rozporządzenia uzupełnieniami w późniejszym terminie.

II. Postanowienia końcowe.

Odnośnie do wypłaty różnicy pomiędzy uposażeniem należnem nieetatowym pracownikom stałym dziennie płatnym, na mocy rozporządzeń z dnia 14 grudnia 1923 r. (Dz. U. R. P. № 137) za miesiąc październik, listopad i grudzień 1923 r. a uposażeniem wypłaconem w tym czasie na mocy ustaw i przepisów, które zostały uchylone przez wyżej powołane rozporządzenia, należy analogicznie postąpić, jak to przewidziano dla etatowych pracowników w rozporz. Ministerstwa Kolei Żelaznych z dnia 13 grudnia 1923 r. L. I. 18441/2/23, w rozdziale „B” postanowienia końcowe.

Do obliczenia uposażenia na mocy nowych rozporządzeń należy przyjąć:

a) przy zastosowaniu tabeli A: w danym miesiącu faktycznie przepracowaną ilość dniówek. Odjąć należy przeto te dniówki, które w myśl § 9 poz. 3 rozporządzeń z dnia 14/XII 1923 r. ulegają potrąceniu;

b) przy zastosowaniu tabeli B: ilość dni kalendarzowych w danym miesiącu, za odjęciem tych dniówek, które na mocy rozporządzeń z dnia 14/XII 1923 r. ulegają potrąceniu (§ 9 poz. 3 i § 12).

Minister:
(—) *Tyszka*

Załącznik D.

TABELA

pomocnicza do przeliczenia punktów na marki polskie według obowiązującej mnożnej.

Ilość punktów	Kwota w markach polskich				Ilość punktów	Kwota w markach polskich			
	mnożna 13.700	mnożna 42.620	mnożna 99.145			mnożna 13.700	mnożna 42.620	mnożna 99.145	
0,1	1370				130				
0,2	2740				140				
0,3	4110				150				
0,4	5480				160				
0,5	6850				170				
0,6	8220				180				
0,7	9590				190				
0,8	10960				200				
0,9	12330				210				
1	13700				220				
2	27400				230				
3	41100				240				
4	i t. d.				250				
5					260				
6					270				
7					280				
8					290				
9					300				
10					310				
20					320				
30					330				
40					340				
50					350				
60					360				
70					370				
80					380				
90					390				
100					400				
110					i t. d.				
120									

Załącznik E.

TABELA

pomocnicza do obliczenia miesięcznego zarobku w punktach.

Ilość dni roboczych	Stawki dzienne (tabela A i B)															
	7	7.3	7.8	8.3	8.4	8.8	9.2	9.3	9.4	9.8	10	10.3	10.4	10.6	10.8	11.2
1	7															
2	14															
3	21															
4	i t.d.															
5																
6																
7																
8																
9																
10																
11																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																
24																
25																
26																
27																
28																
29																
30																
31																

pomnożone przez ilość dni roboczych																
11.3	11 8	12	12.3	12.4	12.7	12.8	13	13.3	13.4	13.6	14	14.1	14.2	14.4	14.7	i t. d.

Załącznik F.

WYKAZ PRACY

Uwagi:

1) Za nocną służbę uważa się czas pomiędzy godziną 21-ą a 5-tą, za świąteczną służbę zaś, czas służby w święto lub niedzielę pomiędzy godziną 6 a 22-gą.

2) Do rubryki 4:

a	oznacza	współczynnik	1
b	"	"	5/6
c	"	"	2/3
d	"	"	1/2
e	"	"	1/3

3) 1 godzina pracy według współczynnika:

5/6 (b)	odpowiada	50	minutom	pracy	według	współcz.	1 (a)
2/3 (c)	"	40	"	"	"	"	1 (a)
1/2 (d)	"	30	"	"	"	"	1 (a)
1/3 (e)	"	20	"	"	"	"	1 (a)

1	2	3	4							5					6	7			
L. b.	Nazwisko i Imię pracownika	Kategorja płacy	Ilość godzin pracy							Suma godzin pracy z całego tygodnia według wsółczynnika					Ilość godzin pracy przeliczona na współcz. 1	Ilość godzin nadliczbowych z nadwyżką o			
			niedziela	poniedziałek	wtorek	środa	czwartek	piątek	sobota	1 (a)	5/6 (b)	2/3 (c)	1/2 (d)	1/3 (e)		25%	50%	100%	
1	Ratajski Józef robotnik stacyjny	7	a 8	a 8	b 10	b 10	b 10	a 8	a 8	32	30	—	—	—	57	11	—	—	
			—	a 8	a 8	c 10	c 10	c 10	a 8	24	—	30	—	—	44	—	—	—	
			a 8	a 8	a 8	a 8	a 8	—	a 8	48	—	—	—	—	2	2	—	—	
			a 8	b 10	b 10	b 10	—	a 8	a 8	24	30	—	—	—	49	3	—	—	
			—	b 10	b 10	—	—	—	—	—	20	—	—	—	16 2/3	1	—	—	
2	Łotecki Jan rzemieślnik warsztatowy	3	—	a 10	a 9	a 8	a 8	a 9	a 9	53	—	—	—	—	53	—	1	1	
			a 12	a 8	a 8	a 8	a 8	a 8	a 6	58	—	—	—	—	58	—	—	12	
			—	a 8	a 8	a 8	a 8	a 8	a 6	46	—	—	—	—	46	—	—	—	
			a 7 —	a 9 —	a 6 d 3	c 10 —	a 8 —	a 9 —	a 5 d 4	44 —	— —	10 —	7 —	— —	54 1/6 —	8 —	— —	— —	pełnił służbę jako zastępca pomocn. maszyn.
			— —	a 6 d 4	a 7 d 4	a 8 d 4	a 7 d 4	a 9 d 4	a 5 d 4	42 —	— —	— —	24 —	— —	54 —	— —	8 —	— —	naprawa wagonów poza własną siedzibą służbową.

i t. d.

Załącznik G.

W Z Ó R

obliczenia uposażenia na dzień 1 października 1923 r. w myśl rozporządzenia z dnia 14/XII 1923 r. o uposażeniu stałych pracowników dziennie płatnych, objętych art. 102 ustawy uposażeniowej z dnia 9/X 1923 r.

1. Imię i nazwisko: *Jan Kotecki.*
2. Dotychczasowy stopień płacy: *10.*
3. Data przyznania obecnie posiadanego stopnia płacy: *1 lipca 1920 r.*
4. Data podana w rubryce 3 cofnięta do terminu określonego w § 21 rozporządzenia: *1 lipca 1920 r.*
5. Ilość czasu poprzedniej służby polskiej przed terminem wskazanym w rubryce 4 łącznie z czasem służby w państwach obcych zaliczonym w myśl § 20 poz. 2: *14 lat, 2 miesięcy, 9 dni.*
6. Całkowity iloraz*) z podzielenia liczby lat wskazanej w rubryce 5 przez 3 (oznacza ilość półroczy): *4 półrocza.*
7. Początkowy termin pozostawania w grupie (należy termin wskazany w rubryce 4 cofnąć o ilość półroczy określoną w rubryce 6): *1 lipca 1918 r.*
8. Według rozporządzenia z dn. 14/XII 1923 r. otrzymuje: *3 kategorję płacy, szczebel b.*
9. Termin posunięcia do następnego szczebla: *1 lipca 1924 r.*
10. Dodatek ekonomiczny dla 3 osób wynosi 135 punktów.

---

*) Słowa „całkowity iloraz“ należy rozumieć w ten sposób, że przy ustalaniu w wyniku dzielenia ilości półroczy uwzględnia się tylko pełne półrocza, nie zaś ich części.

Załącznik H.

P R Z Y K Ł A D

do ustalenia szczebla przy zaliczeniu pracownika próbnego w stan pracowników stałych, dziennie płatnych po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia.

1. Imię i nazwisko: *Józef Łotecki.*
2. Kategorja płacy: *4.*
3. Data przyjęcia w charakterze pracownika próbnego: *1 grudnia 1922 r.*
4. Data podana w rubryce 3, posunięta do ogólnego terminu posunięć (§ 7) (początkowy termin posunięć): *1 stycznia 1923 r.*
5. Według rozporządzenia z dn. 14/XII 1923 r. otrzymuje: *4 kategorję płacy, szczebel a.*
6. Termin posunięcia do następnego szczebla: *1 stycznia 1926 r.*
7. Dodatek ekonomiczny dla 2 osób wynosi 90 punktów miesięcznie.

6.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych z dn. 24/XII 1923 r. № IV. 16356/13 do wszystkich Dyrekcji Kolei Państwowych, Dyrekcji Budowy Kolei Państwowych w Warszawie, w przedmiocie ważenia przesyłek na wagach prywatnych właścicieli.

Załączając przy niniejszym wzór umowy w przedmiocie ważenia przesyłek na wagach prywatnych właścicieli, polecam, aby z dniem 1 stycznia 1924 r. wzór ten był stosowany, w odpowiednich wypadkach, we wszystkich Dyrekcjach P. K. P.

Wyjątek stanowią umowy o przeważaniu węgla na kopalniach, które wobec specjalnych warunków i niezbędnych, z tego powodu odchyleń, winny być każdorazowo przedstawiane do zatwierdzenia M. K. Ż.

Za Ministra:
(—) *J. Eberhardt*
Podsekretarz Stanu

UMOWA

zawarta między Dyrekcją P. K. P. w .... a firmą .... w .... o przeważaniu wagonowych przesyłek kolejowych nadanych przez tę firmę lub dla niej przeznaczonych na wadze wagonowej tejże firmy.

Dyrekcja Kolei Państwowych w .... zezwala na kolejowe sprawdzanie wagi przesyłek wagonowych firmy .... w .... stosownie do postanowień art. 58 i 77 Przepisów Przewozowych na wadze wagonowej

alternatywa 1) położonej na bocznicy tejże firmy
2) będącej własnością tejże firmy a położonej na stacji .... przy torze ....

pod następującemi warunkami:

1) Przeważanie przesyłek wagonowych na wadze firmy .... w .... ma się odbywać według art. 8 i 33 Przepisów wykonawczych dla ekspedycji towarowych P. K P.

2) Waga ma być w przepisanych terminach przez Urząd cechowniczy tarowana. Prócz tego przysługuje Dyrekcji K. P. w .... prawo sprawdzania wagi przez własnych pracowników każdocześnie według własnego uznania. Koszty tarowania przez Urząd cechowniczy ponosi firma.

3) Na żądanie stacji w .... ma firma .... w .... wagony próżne do tarowania względnie przesyłki podstawiać na miejsce wskazane przez kolej w tym celu, aby przeważanie mogło się odbywać bez straty czasu.

4) Firma .... w .... ma każdorazowo zgłosić na stacji w .... ilość zważyć się mających przesyłek wagonowych. Tarowanie próżnych wagonów może nastąpić tylko na pisemne żądanie firmy.

5) Porę dnia, w której ma się odbywać ważenie, oznacza stacja w .... uwzględniając w miarę możności życzenia firmy.

6) Za ważenie przesyłek względnie tarowanie próżnych wagonów firma .... w .... uiszczać będzie należność wagową według wykazu opłat dodatkowych taryfy towarowej P. K. P.

7) Za brak wagi przy przesyłkach przeważonych na prywatnej wadze firmy.............................. w.. kolej ponosi odpowiedzialność według postanowień Przepisów Przewozowych, tylko wówczas, jeżeli zostanie udowodnione, że brak ten powstał w czasie trwania umowy o przewóz.

8) Za każdą interwencję pracowników kolejowych przy przeważaniu w myśl niniejszej umowy firma.. w.................................... ma opłacać ....

Dyrekcja P. K. P. w.. ma prawo zmiany względnie podwyższenia tej należności pod warunkiem zawiadomienia o tem firmy.............................. w... na pięć dni przed wejściem w życie odnośnego zarządzenia.

9) Umowa niniejsza traci natychmiast moc obowiązującą, jeżeli Dyrekcja w..................................... uzna wagę firmy.................................... w.................................... za nie odpowiednią do przeważania przesyłek kolejowych. Prócz tego Dyrekcja P. K. P. w............................... zastrzega sobie prawo rozwiązania niniejszej umowy w każdej chwili bez podania powodów za czternastodniowym wypowiedzeniem.

10) Dyrekcja P. K. P. w.................................. zastrzega sobie prawo kontroli przesyłek przeważonych na prywatnej wadze firmy.............................. w.............................. przez ponowne odważenie przesyłek na wadze kolejowej, przyczem w razie ujawnienia niezgodności miarodajnym będzie rezultat wagi kolejowej.

11) Koszty wygotowania niniejszej umowy jak również koszty stemplowe ponosi firma............................. w...

12) Spory powstałe z niniejszej umowy załatwia Dyrekcja P. K. P. w.. a firma.............................. w.. zrzeka się prawa odwołania się od rozstrzygnięć Dyrekcji pod tym względem i to tak drogą sądową jak i administracyjną.

.... dnia....................................

7.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych z dn. 3/I 1924 r. № III Rp. 1424/23 w sprawie zmian i uzupełnień „Przepisów o postępowaniu przy ujawnieniu brakujących i bezdowodowych przesyłek, bagażu i towarów, oraz ich uszkodzeń".

W „Przepisach o postępowaniu przy ujawnieniu brakujących i bezdowodowych przesyłek, bagażu i towarów, oraz ich uszkodzeń", ogłoszonych rozporządzeniem Ministra Kolei Żelaznych z dnia 26/X 1922 r. № 1527/III/12 w Dzienniku Urzędowym M. K. Ż. № 34 z 1922 r., wprowadza się następujące zmiany i uzupełnienia:

W art. 3 w ustępie 2 zamiast wyrazów: „z dołączeniem do niej dowodów, usprawiedliwiających bezpłatny przewóz", umieścić wyrazy: „na której należy uzasadnić przyczynę bezpłatnego przewozu".

W art. 3 w ustępie 3 wykreślić zdanie: „wspomniane w ust. 2 dowody dołączone do dodatkowej ceduły bagażowej stacja przeznaczenia przedstawia wraz z cedułą do Wydziału Dochodów".

W art. 4 w tytule i drugim wierszu dodać wyrazy: „i do Biura Wyrównawczego".

W art. 7 w drugim wierszu ustępu trzeciego wykreślić wyrazy: „w 2 ch egzemplarzach przez kalkę” i zamienić je wyrazami: „w 3 egzemplarzach”. Prócz tego uzupełnić ustęp trzeci zdaniem o następującem brzmieniu: „Odpis zaś protokółu również z egzemplarzem „Zgłoszenia przesyłki bezdowodowej” stacja jednocześnie przesyła do Biura Wyrównawczego”.

W art. 8 w tytule i w pierwszym wierszu ustępu pierwszego po wyrazach: „do Dyrekcji”, dodać wyrazy: „i do Biura Wyrównawczego”.

W art. 10 w ustępie 2 skreślić słowa: „lub przy wyładowaniu z pociągu”. Prócz tego ustęp ten uzupełnić treścią o następującem brzmieniu: „Oprócz protokółu należy sporządzić „Zgłoszenie braku” w terminie, wskazanym w art. 12, o ile skonstatowano brak całej przesyłki lub poszczególnych sztuk. O ile zaś przy zgodnej ilości sztuk danej przesyłki będzie stwierdzony wyłącznie brak wagi „Zgłoszenia sporządzać nie należy”.

W art. 10 skreślić ustęp trzeci.

W art. 11 w drugim i trzecim wierszu ustępu szóstego wykreślić wyrazy: „nie” i w ostatniej części tegoż punktu wykreślić wyrazy: „zwyczajnej lub pośpiesznej”.

W art. 12 w tytule i w dwunastym wierszu dopisać wyrazy: „i do Biura Wyrównawczego”.

W art. 13 w ustępie 1 wykreślić końcowe wyrazy: „albo zostały skradzione z magazynu” i zamienić je wyrazami: „lub pochodzą z kradzieży”.

W art. 14 wykreślić pierwsze zdanie ustępu pierwszego, mianowicie: „stacja, na której znajdują się przesyłki (sztuki) bezdowodowe, a która nie może natychmiast ustalić ich przynależności” i zamienić je zdaniem: „stacja, która wdraża poszukiwania dowodów”; w trzecim wierszu tegoż ustępu zamiast wyrazu: „je”, wpisać wyrazy: „sztuki bezdowodowe”; w szóstym wierszu ustępu szóstego wykreślić wyraz: „nie”; w ustępie 7 przy określeniu rodzaju ceduły dodatkowej w 5 i 6 wierszu wykreślić wyrazy: „zwyczajną lub pośpieszną”.

Art. 16 uzupełnić: a) pod tytułem, b) w jedenastym wierszu i c) w ostatnim wierszu po wyrazach: „do Dyrekcji”, wyrazami: „i do Biura Wyrównawczego”.

Art. 17 uzupełnić z boku przy tytule i w trzecim wierszu po wyrazach: „do Dyrekcji”, wyrazami: „i do Biura Wyrównawczego”.

Art. 18 uzupełnić w pierwszym i czwartym wierszu po wyrazach: „do Dyrekcji”, wyrazami: „i do Biura Wyrównawczego”.

W art. 21 wykreślić z tytułu zdanie: „zakaz poszukiwania innego rodzaju”; treść ustępu pierwszego wykreślić i zamienić następującą treścią: „Podawanie przez stacje okólnikowych poszukujących telegramów, adresowanych do wszystkich stacyj polskich kolei lub do wszystkich stacyj poszczególnych Dyrekcji lub oddziałów tychże Dyrekcji jest wzbronione”.

Uzupełnić przepisy B. B. U. artykułem 21 A następującej treści:

Biuro Wyrównawcze Polskich Kolei.

I.

Regulamin Biura.

1. Zadaniem Biura Wyrównawczego jest ścisłe rejestrowanie brakujących i bezdowodowych przesyłek lub oddzielnych sztuk, oraz ich wyrównanie. Działalność Biura dotyczy wszelkiego rodzaju komunikacji kolejowej i obejmuje wszystkie stacje kolei polskich, otwarte dla ruchu bagażowego i towarowego, jak również na mocy odnośnych umów stacje kolei dojazdowych, mających bezpośrednią komunikację z kolejami normalnotorowemi.

II.

Biuro powinno prowadzić rejestrację brakujących i bezdowodowych ładunków i bagażu według przesyłek, rodzaju opakowania, towaru, cech, numerów i t. p. danych, które dadzą możność szybkiego i dokładnego sprawdzenia, na której stacji ładunek poszukiwany się znajduje.

III.

O stwierdzonej tożsamości braku ze zgłoszoną nadwyżką Biuro zawiadamia odnośne stacje i odnośną Dyrekcję.

IV.

Biuro Wyrównawcze obowiązane jest donosić Dyrekcjom o powtarzających się usterkach i niewłaściwem postępowaniu stacji, oraz o ładunkach bezdowodowych, znajdujących się na stacjach wyjątkowo długo.

U w a g a: Likwidację ładunków bezdowodowych prowadzą Dyrekcje w terminach, przewidzianych Przepisami Przewozowemi.

Korespondencja między Biurem Wyrównawczem, a Zarządami Kolei Polskich i im podległemi stacjami, tudzież z Zarządami kolei zagranicznych lub Biurami Wyrównawczemi tychże odbywa się bezpośrednio.

Dane, przedstawiane przez stacje do Biura Wyrównawczego.

2. Wszystkie stacje normalnotorowych kolei polskich otwarte dla ruchu bagażowego i towarowego, jak również stacje tych kolei dojazdowych, o których mowa w pierwszym ustepie Regulaminu, obowiązane są zgłaszać do Biura Wyrównawczego wszelkie wypadki ujawnienia braku całkowitej przesyłki lub poszczególnych sztuk, jak również wszelkie wypadki ujawnienia ładunku bez dowodów przewozowych (patrz art. 4, 7, 8, 12 i 16 przepisów B. B. U.), oraz powiadamiać Biuro o wyrównaniu (patrz art. 17 i 18 przepisów B. B. U.).

Korespondencja.

3. Na wszelkie zapytania Biura Wyrównawczego stacje obowiązane są przesłać niezwłocznie odpowiedź bezpośrednio do Biura. W telegraficznych odpowiedziach stacje powinny powoływać się wyłącznie tylko na numer Biura, wskazany przy podpisie telegramu.

W art. 22 skreślić całkowicie pierwszy ustęp i zastąpić go brzmieniem następującem: „Jeżeli stacja zauważy lub poweźmie przypuszczenie o braku wagi albo ilości towaru, jak również o uszkodzeniu przesyłki, albo osoba uprawniona do rozporządzania przesyłką zawiadomi o tem przed odbiorem przesyłki, wówczas stacja obowiązana jest bez zwłoki ustalić na piśmie w formie protokółu (według wzoru № 9) stan przesyłki, względnie wysokość szkody, oraz jeżeli można przyczynę, miejsce i czas powstania szkody. Tak samo protokólarnie powinna stacja ustalić i zaginięcie przesyłki (art. 82 Przepisów Przewozowych i art. 25 Konwencji Berneńskiej)".

W art. 23 skreślić trzecią część ustępu pierwszego i zastąpić go treścią o następującem brzmieniu: „Protokóły sporządza się w 2 egzemplarzach, z których pierwopis, sporządzony przez stację nadawczą lub przejściową towarzyszy przesyłce, zaś odpis wraz z plombami i wykazem ładunkowym ekspedycja przedkłada niezwłocznie Dyrekcji, a w każdym razie nie później, niż w trzydniowym terminie, licząc od daty sporządzenia protokółu. O ile protokół sporządza stacja przeznaczenia, przedkłada pierwopis pierwszej części protokółu wraz z plombami i wykazem ładunkowym Dyrekcji również możliwie niezwłocznie i nie później, niż w trzydniowym terminie. Protokóły, uzupełnione w trzeciej części przez stację przeznaczenia, należy przedłożyć

do Dyrekcji z zachowaniem wyżej wskazanych terminów. Na żądanie osoby, uprawnionej do rozporządzania przesyłką, stacja jest obowiązana wydać takiej osobie odpis protokółu (art. 82 Przepisów Przewozowych). Nadto należy w myśl art. 25 Konwencji Berneńskiej w komunikacji z zagranicą wysłać odpis protokółu do zagranicznej stacji nadania. Protokóły, ustalające winę stacyj obcych okręgów lub kolei, Dyrekcje przesyłają wraz z plombami i wykazami ładunkowemi w czternastodniowym terminie odnośnym Dyrekcjom do wiadomości, przeprowadzenia dochodzenia i wydania odpowiednich zarządzeń.

W tymże artykule w ustępie drugim przy literze „i" po zdaniu „winny poczynić odpowiednie uwagi w części II protokółu", dopisać: „oraz w wykazie ładunkowym stosownie do art. 27 p. 17 P. W. E. i donieść o tem do swej Dyrekcji odręcznym raportem z dołączeniem plomb".

W art. 23 wykreślić końcową część ustępu trzeciego, zaczynającą się od wyrazów: „Jeśli szkoda wynosi przypuszczalnie" i zastąpić ją treścią o następującem brzmieniu: „W zależności od wysokości przypuszczalnej szkody kierujący ekspedycją ma prawo sam wezwać rzeczoznawców, lub też wzywa ich Oddział a w wyjątkowo ważnych wypadkach Dyrekcja. Poszczególne Dyrekcje określają dla swych okręgów wysokości przypuszczalnych strat, jako normy według których kierownicy ekspedycji będą sami wzywać ekspertów lub też będą się zwracać do Oddziałów, względnie do Dyrekcji".

W 27 wierszu ustępu 4 wykreślić wyraz: „ściśle".

W art. 25 w ustępie drugim, w czwartym wierszu wykreślić wyrazy: „odnośny Raport lub", w następnym piątym wierszu poprawić wyrazy: „które towarzyszą", na: „który towarzyszy". W trzecim ustępie tegoż artykułu wykreślić dwa przedostatnie ustępy, zaczynające się od wyrazów: „Na Raporcie o braku należy umieścić" i t. d. i „Następnie należy odpis Raportu" i t. d. Numerację następnych ustępów 5, 6, 7 i 8 poprawić na 4, 5, 6 i 7.

W nakładzie nowych druków wprowadza się następujące zmiany: we wzorze № 3 skreśla się wyrazy odnoszące się do stanu plomb, mianowicie „w stanie"; we wzorze № 9 powiększa się poszczególne rubryki, ścieśniając odpowiednio miejsca na podpisy i we wzorze № 10 tytuł rubryki „№ przesyłki" zmienia się na „№ listu przewozowego" i wprowadza się następną nową rubrykę „zawartość przesyłki".

Zmiany te i uzupełnienia wchodzą w życie z dniem ogłoszenia, z wyjątkiem postanowień, tyczących się Biura Wyrównawczego Kolei Polskich, które będą ważne dopiero od dnia utworzenia tego Biura. O dniu tym zawiadomi wszystkie Dyrekcje Dyrekcja P. K. P. w Warszawie, którą równocześnie upoważnia się do poczynienia kroków odpowiednich i zarządzeń w tym kierunku.

Minister:
(—) *Tyszka*

8.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych z dnia 7/I 1924 r. № VI. 760/23/24 w sprawie tymczasowych warunków technicznych na dostawę kloców, połowic, brusów, desek, słupów telegraficznych i drzewa opałowego.

Kloce, połowice, brusy i deski.

§ 1.

Drzewo użyte do wyrobu kloców, połowic, brusów i desek winno być możliwie cięcia zimowego (ścięte w okresie od października do lutego),

z odziemka lub dolnej części drzewa w granicach 2:3 jego wysokości, posiadać budowę tkanki spoistą, nieuschnięte na pniu, niestoczone przez robaki, wolne od śladu zmurszenia i zgnilizny i wogóle bez wad obniżających jego trwałość.

Kloce, połowice, brusy i deski wyrobione z drzewa wichrowatego nie mogą być przyjmowane.

§ 2.

Kloce winny być ścięte w obu końcach równo i prostopadle do osi. W końcu cienkim kloc winien być ścięty między sękami. Biel sięgać może w głąb nie dalej niż na 2,5 centym. Sinowatość na sośnie i jodle może być również tylko powierzchowna, nie głębsza niż na 2,5 centym., przyczem może pochodzić tylko ze spławu wodą, nie zaś od gnicia. Pęknięcia dopuszczalne są nie dłuższe, niż 30 c/m i nie głębsze, niż 5 c/m. Skrzywienie dozwolone jest tylko łukiem w jedną stronę i nie może przekraczać 2,5 centym. na 1 mtr. bież.; kloców z krzywizną ponad 1 cent. do 2,5 centym. może być w partji nie więcej niż 10%.

§ 3.

Połowice czyli połówki winny odpowiadać tym samym warunkom co kloce.

§ 4.

Brusy kantowe winny ściśle odpowiadać wymiarom wskazanym w zamówieniu; mogą być rznięte, lub ciosane; końce ich winny być odpiłowane prostopadle do długości; boki winny być bez skrzywień i prostopadłe do siebie. Oflisy mogą być tylko na jednym kancie, szerokość oflisa nie może przekraczać 1 centymetra; brusów z oflisem nie powinno być więcej niż 10% w partjí danego typu.

Sęki dopuszczalne są tylko, zrośnięte z masą drzewną, o średnicy nieprzekraczającej 5 centymetrów, na kantach zaś 1,5 centymetra. Sęków na każdej stronie brusa nie może być więcej niż 3 na 1 metrze bieżącym.

§ 5.

Brusy niekantowe winny odpowiadać tym samym warunkom, jak i kantowe z tą różnicą, że dwie krawędzie brusa mogą mieć oflisy od 1 do 5 centymetrów szerokości, w zależności od wymiarów brusa.

§ 6.

Deski czyste kantowe winny być obrzynane do kantu pod prostym kątem, ściśle według wymiarów zamówień. Boki desek winny być proste i równoległe. Oflisy są dopuszczalne tylko na jednym z kantów, przyczem szerokość oflisa nie może przekraczać 1/3 grubości deski; takich desek z oflisami może być w partji danego typu nie więcej niż 10%. Sęki dopuszczalne są tylko zdrowe, zrośnięte z masą drzewną, o średnicy nieprzekraczającej 5 centym., na kantach zaś — 1,5 centym. Sęków z każdej strony deski może być nie więcej niż 3 na 1 metrze bież.

U w a g a: Sęki są niedopuszczalne w deskach dla robót meblowych i dla wewnętrznych robót w wagonach osobowych, na kantach desek przeznaczonych dla oszalowania wagonów krytych, oraz w deskach świerkowych dla robót wagonowych.

§ 7.

Deski półczyste winny odpowiadać warunkom wymienionym w § 6 — z tą różnicą, że mogą one mieć oflisy na 1/3 część grubości deski, na 2-ch kantach i we wszystkich deskach.

§ 8.

Deski oflisowate różnią się od półczystych tem, że mogą mieć z obydwóch stron tak zwane oflisy ostre t. j. na całą grubość deski.

§ 9.

W brusach i deskach (§ 4—8) dopuszcza się lekka powierzchowna sinowatość nie więcej jednak niż w 10% partji danego typu.

Słupy telegraficzne.

§ 10.

Słupy telegraficzne mogą być wyrabiane z drzewa sosnowego i dębowego.

Drzewo winno być możliwie zimowego cięcia (ścięte w okresie od października do lutego), z odzienka, lub dolnej jego części w granicach 2/3 wysokości drzewa, winno być możliwie suche, nie pozbawione żywicy, posiadać budowę tkanki spoistą, nieuschnięte na pniu, niestoczone przez robaki, wolne od śladów zmurszenia i zgnilizny, wogóle bez wad obniżających jego trwałość, i być bez szczelin, pęknięć podłużnych i sęków hubkowych.

§ 11.

Słupy winny być proste i okrągłe. Dopuszczalna krzywizna jednostronna nie może być większa niż 1 cm. na 1 mt. długości słupa; linja łącząca środki wierzchołka i stopy nie powinna wychodzić poza obręb słupa. Ociosywanie słupów w celu sprostowania ich krzywizny jest niedopuszczalne.

Grubość słupa mierzy się w miejscu najmniejszej średnicy u wierzchołka.

Wierzchołek słupa winien być ściosany w formie ściętego stożka. Wysokość ściosu winna wynosić 15 cm. średnica górnej płaszczyzny stożka 3 cm.

Długości i odpowiadające im średnice słupów u wierzchołka winny odpowiadać następującym normom:

Długość słupów w mt.	Średnica u wierzchołka w cm. słupy sosnowe	Średnica u wierzchołka w cm. słupy dębowe
7, 8	18	16
9, 10	20	20
11, 12, 13	23	23

Średnica u podstawy, winna być conajmniej o 1/3 większa od odnośnej średnicy u wierzchołka słupa.

Zmniejszenie średnicy u wierzchołka słupa, dopuszczalna jest o 0,5 cm. pod warunkiem że ilość takich słupów, nie przekroczy 5% ogólnej ilości słupów odnośnego typu.

Odchylenia w wymiarach długości słupów nie powinny przekraczać 10 cm. i ilość takich słupów nie powinna przekraczać 5% ogólnej ilości słupów odnośnego typu.

Drzewo opałowe.

§ 12.

Drzewo opałowe winno być zdrowe, niezgniłe, niespróchniałe, w partji dopuszcza się nie więcej niż 1% drzewa z lekką nadgniłego.

Partje drzewa opałowego dzielą się, stosownie do rodzaju drzewa, na miękkie, twarde i mieszane. Do twardych zalicza się drzewo: dębowe, jesionowe, grabowe, bukowe, brzozowe; do miękkich zalicza się drzewo sosnowe, jodłowe, świerkowe i olchowe.

W drzewie opałowem miękkiem może być poza wskazanemi gatunkami do 5% osiki.

§ 13.

Szczapy drzewa winny być starannie oczyszczone od wystających sęków, końce zaś szczap równo odpiłowane lub odrąbane. Długość szczap winna odpowiadać zamówieniu.

Szczapy o długości ponad zamówione wymiary, mogą być przyjęte, lecz bez opłacenia za zbędną długość.

Okrąglaki o średnicy od 7 cm. do 13 nie powinny być łupane. Drzewo grubsze niż 13 cm. powinno być połupane tak, żeby grubość szczap była nie mniejsza niż 6 cm. i nie większa niż 13 cm. szerokość zaś nie mniejsza niż 13 cm. i nie większa niż 26 cm. Okrąglaków o średnicy od 6 do 13 centym. dopuszcza się do 10% w partji.

Za Ministra:
(—) *J. Eberhardt*
Podsekretarz Stanu.

9.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych z dn. 7/I 1924 r. № VI. 760/23/24 w sprawie „Przepisów o składaniu kloców, połowic, słupów telegraficznych, brusów, desek i drzewa opałowego zarówno dla przyjącia, jak i dla przechowywania".

§ 1.

Place dla składania winny być wyznaczone w suchem miejscu, przez dostawcę zaś winny być zawczasu oczyszczone od wiórów i śmiecia, zimową zaś porą od śniegu i lodu.

Najmniejsza dozwolona odległość złożonego materjału od najbliższej szyny toru jest: na stacjach 3 mt., na szlakach 4,5 mt.

Jeżeli przez place przeznaczone dla składania drzewa przechodzi linja telegraficzna lub telefoniczna, to naokoło słupa winna być zostawiona wolna przestrzeń o promieniu conajmniej 1 metra, oraz wolne przejście od

słupa do toru; odległość od najbliższego drutu do górnej powierzchni złożonego pod nim drzewa powinna wynosić conajmniej 2 metry.

Materjały winny być ułożone w prawidłowe stosy lub sztable z pozostawieniem naokoło nich wolnego miejsca, dostatecznego dla należytego obejrzenia materjału i dla możności przekładania go przy przyjmowaniu.

Stosy winny posiadać numera porządkowe.

Kloce, połowice i słupy telegraficzne.

§ 2.

Kloce połowice i słupy telegraficzne winne być składane w stosy szerokości do 3 metrów, na wysokość zaś 4-ch rzędów. Stosy winny być ułożone na legarach tak, ażeby drzewo nie dotykało ziemi, pomiędzy zaś rzędami winny być położone przekładki.

Materjał winien być złożony cieńszemi końcami w jedną stronę.

Stosy winny być składane według typów materjału, stosownie do wskazówek zamawiającego.

Każdy stos słupów telegraficznych winien składać się ze słupów jednej długości.

Na cieńszych sztorcach kloców, połowic lub słupów winny być wypisane: długość, grubość w cieńszym końcu, i przeciętna średnica w połowie długości.

Brusy i deski.

§ 3,

Brusy i deski winny być układane w stosy, przyczem każdy stos winien zawierać sztuki jednego gatunku jednakich wymiarów. Pod stosami winny być położone legary między rzędami zaś przekładki; jako przekładki mogą być użyte te same brusy lub deski. Pomiędzy sztukami w rzędzie winny być pozostawione wolne przestrzenie dla przewiewu. Każdy stos winien być przykryty od deszczu szczelnym daszkiem z tychże desek.

Drzewo opałowe.

§ 4.

Drzewo opałowe układa się w sztable na szerokość 2-ch szczap. Największa długość sztabla 40 mtr. Wysokość sztabli 2 mt. z dodaniem 15 centymetrów na osiadanie i wyschnięcie drzewa; do obmiaru przyjmuje się tylko 2 metry wysokości.

Sztable winny być wzmocnione w końcach przez ułożenie klatek.

Przy mierzeniu długości sztabli do długości tej zalicza się tylko jedną z dwóch klatek.

Przy przyjmowaniu drzewa opałowego może być zażądane przełożenie do 15% partji, według wyboru i wskazówek Komisji odbiorczej, w celu sprawdzenia, czy ułożone było ściśle.

Za Ministra:
(—) *J. Eberhadt*
Podsekretarz Stanu.

10.

ZEZWOLENIE

Ministra Kolei Żelaznych z dnia 12/I 1924 r. № V. 84/16B/24 pp. inż. Wolskiemu i Wiśniewskiemu w Warszawie prawa zejścia na grunt celem czynienia przedwstępnych poszukiwań kolejowych bocznicy wąskotorowej prywatnego użytku od Bronówka do Balina.

Na mocy art. 2, 5 i 6 Ustawy z dnia 14 października 1921 r. o udzielaniu koncesji na koleje żelazne prywatne (Dziennik Ustaw № 88 poz. 646) Ministerstwo Kolei Żelaznych nadaje niniejszem firmie „Wolski i Wiśniewski, inżynierowie", Warszawa Widok 9 m. 1, działającej z ramienia Towarzystwa Przemysłowego „Leśmierz" prawo na zejście na grunt celem czynienia przedwstępnych poszukiwań kolejowych bocznicy wąskotorowej prywatnego użytku od Bronówka do Balina, przyczem przyjmuje Ministerstwo do wiadomości zobowiązanie Towarzystwa Przemysłowego „Leśmierz" z dn. 28/XII 1923 r. i przedłożenie kwitu № 2228 z dnia 3/I 1924 r. i № 2230 z dnia 4/I 1924 r. na sumę pięćdziesięciu sześciu miljonów pięciuset osiemdziesięciu tysięcy marek pol. z opłaty na koszta nadzoru nad poszukiwaniami.

Projektowana bocznica ogólnej długości wraz z warjantami ośmiu kilometrów przechodzić będzie przez Województwo Łódzkie, które Ministerstwo Kolei Żelaznych powiadamia jednocześnie o wydaniu niniejszego zezwolenia.

Zezwolenie niniejsze zachowuje swą moc w ciągu sześciu miesięcy.

Minister:
(—) *Tysska*

11.

ZEZWOLENIE

Ministra Kolei Żelaznych z dnia 3/I 1924 r. № V. 7353/16a/24 pp. inż. F. Oppmanowi i H. Kozłowskiemu w Warszawie prawa zejścia na grunt celem czynienia przedwstępnych poszukiwań kolejowych linji kolei wąskotorowej od Kłodawy do majątku Leszcze.

Na mocy art. 2, 5 i 6 Ustawy z dnia 14 października 1921 r. o udzielaniu koncesji na koleje żelazne prywatne (Dziennik Ustaw № 88 poz. 646) Ministerstwo Kolei Żelaznych nadaje niniejszem firmie „F. Oppman i H. Kozłowski, inżynierowie komunikacji", Warszawa Mokotowska 18 m. 5, działającej z ramienia Towarzystwa Fabryki Cukru i Rafinerji „Konstancja" prawo na zejście na grunt celem czynienia przedwstępnych poszukiwań kolejowych linji kolei wąskotorowej użytku prywatnego od Kłodawy do majątku Leszcze, przyczem przyjmuje Ministerstwo do wiadomości zobowiązanie Zarządu Towarzystwa Akcyjnego Fabryki Cukru i Rafinerji „Konstancja" i przedłożenie kwitu № 2217 kasy Ministerstwa Kolei Żelaznych z dnia 22/XII 1923 r. z opłaty pięćdziesięciu dwóch miljonów trzystu tysięcy marek polskich.

Projektowana linja ogólnej długości wraz z warjantami około dziesięciu kilometrów przechodzić będzie przez Województwo Łódzkie, które Ministerstwo Kolei Żelaznych powiadamia jednocześnie o wydaniu niniejszego zezwolenia.

Zezwolenie niniejsze zachowuje swą moc w ciągu sześciu miesięcy.

Minister:
(—) *Tyszka*

ZAWIADOMIENIA.

ZMIANY OSOBOWE

W Dyrekcjach Kolei Państwowych.

Przeniesienie.

Konasiński Jan, st. rewident Dyrekcji Kolei Państwowych we Lwowie do okręgu Dyrekcji Kolei Państwowych w Gdańsku w dotychczasowym stopniu płacy.

L. I. 19136 3/23.

Uchylenie mianowania.

Mianowanie inż. Gajczaka Tadeusza Dyrektorem Wydziału Elektrotechnicznego w Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie, ogłoszone w Dz. urz. M. K. Ż. № 20 z września 1923 r., uchyla się ze względów służbowych, pozostawiając pomienionego na dotychczasowem stanowisku Naczelnika Warsztatów Głównych we Lwowie.

L. Dz. I. 17584/1/23.

Przeniesienie na emeryturę.

Chomiński Wiktor, radca k. p. i kierownik działu w Wydziale Prawnym Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie, z dniem 1 stycznia 1924 r.

L. I. 17589/3/23.

Zwolnienie na własną prośbę.

Inż. Proczkowski Mieczysław, kierownik montowni w warsztatach głównych we Lwowie, z dniem 31 grudnia 1923 r. na własną prośbę, celem przejścia ne etat Ministerstwa Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego.

№ I. 18178/1B/23.

Tłoczono w Drukarni Państwowej. 23617